ЛОГІСТИКА ТА ТРАНСПОРТ

Кишко Є.Г.
студент,
Інститут бізнесу, економіки і інформаційних технологій
Одеського національного політехнічного університету

РОЗВИТОК СУЧАСНОГО ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ: СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ШЛЯХИ ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ В УКРАЇНІ

В умовах сучасної кризи, яка обумовлена як внутрішніми так і зовнішніми політико-економічними конфліктами, для України особливої актуальності набувають питання дослідження, прогнозування використання та вироблення рекомендацій по впровадженню сучасного логістичного сервісу.

Поняття логістичного сервісу на сьогоднішній день є фундаментальним для сучасної міжнародної економіки, оскільки без достатнього рівня розвитку логістичних послуг неможливо забезпечити стале економічне зростання і надійне функціонування як світової транспортної системи, так і всіх галузей національних господарств.

Питання впровадження сучасного логістичного сервісу в Україні є актуальними майже для всіх суб'єктів економічної діяльності, що підтверджується як особливостями функціонування вітчизняного господарства, так і світовим досвідом.

За даними Європейської логістичної асоціації, застосування логістичного сервісу дозволяє скоротити час виробництва товарів на 25%, знизити витрати виробництва продукції до 30%, скоротити обсяги матеріально-технічних запасів від 30 до 70%. З метою виявлення масштабу поширення логістики та її результатів Світовим банком було проведено огляд 1450 компаній США, Японії, Канади та західноєвропейських країн. З цих компаній 55% представляли промисловість, 15% – оптову та роздрібну торгівлю, 30% – послуги (транспортування, зберігання, електронну обробку даних) [1].

В результаті було виявлено, що: управління каналами руху продукції призводить до скорочення тривалості циклу замовлення на 80% і розміру запасів на 30-70%, підвищенню продуктивності на 20-50%, зменшенню витрат на доставку продукції до 30%; збільшення витрат на логістичні послуги на 1% призводить до десятивідсоткового зростання обсягів продажу продукції; організація отримання товарів за допомогою електронних замовлень дозволила багатьом фірмам збільшити обсяги збуту до 50%; в результаті вдосконалення логістики та зниження запасів на 30% зменшилися витрати на зберігання і капітальні вкладення, що, в свою чергу, призвело до зростання прибутку на активи майже на 35%; використовуючи сучасний логістичний сервіс, деякі промислові компанії знизили до 25% тривалість процесу

виробництва продукції, що дозволило їм скоротити на 20% загальні витрати на маркетинг [1].

Таким чином, результати аналізу світового досвіду свідчать про те, що використання сучасного логістичного сервісу у діяльності підприємства дозволяє значно підвищити його конкурентоспроможність.

За останні роки у світовій економіці серед різновидів логістичних послуг найбільш динамічний розвиток був притаманний інтермодальному логістичному сервісу. При цьому в світовій практиці склалися і отримали переважний розвиток дві основні моделі інтермодальних перевезень. Ці моделі розрізняються передумовами зародження, сферами застосування, технологічними рішеннями, характером участі держави. Їх можна умовно назвати «океанською» і «континентальною».

Сутність «океанської» моделі полягає в об'єднанні послідовних етапів транспортування різними видами транспорту в рамках єдиного «безшовного» транспортного продукту, який і пропонується користувачам. Дана модель сформувалася в період інтенсивної контейнеризації світової економіки як результат зростаючої конкуренції провідних морських контейнерних операторів, головним чином американських. Забезпечуючи привабливі стабільні умови міжконтинентального морського перевезення, вони не мали можливості контролювати умови та якість сервісу на сухопутних ділянках транспортування. Клієнт змушений був самостійно формувати транспортний ланцюг, взаємодіючи з перевізниками наземного транспорту. Сьогодні ця модель застосовується в більшості глобальних ланцюгів поставок товарів, що перевозяться в контейнерах. Характерний для «океанської» моделі маршрут – це міжнародне перевезення, в основі якого лежить доставка морською контейнерною лінією, яка доповнена залізничним або/та автомобільними ділянками транспортування, послугами терміналів і, все частіше, логістичними сервісами. Роль держави в реалізації даної моделі, певною мірою, вторинна, проте її значимість не можна недооцінювати. Тільки держава здатна усувати невиправдані обмеження, що ускладнюють ефективну взаємодію різних видів транспорту в рамках «океанської» моделі [2].

Сутність «континентальної» моделі полягає у заміні прямого автомобільного перевезення на послідовну доставку вантажу різними видами транспорту, в якій основна ланка транспортування забезпечується залізничним транспортом. Ця модель історично зародилася в результаті дії двох тенденцій: з одного боку, залізничні компанії та інші перевізники внутрішнього транспорту прагнули проникнути на зростаючий ринок невеликих за обсягами перевезень, який практично безроздільно належав автомобільному транспорту. З іншого боку, автомобільні перевізники та їх клієнтура були готові скористатися суттєвою економією, яку може дати використання залізничного транспорту для основної частини дальнього перевезення. Дана модель знайшла повсюдне поширення в системах наземного транспорту в багатьох розвинених країнах. Характерний для «континентальної» моделі маршрут – це міжнародне або внутрішнє перевезення, при якому інтермодальна одиниця доставляється на початковій і

кінцевій ділянках маршруту автомобільним, а на магістральному плечі – залізничним чи внутрішнім водним або морським транспортом [2].

На наш погляд для України може бути також запропонована «змішана» модель інтермодальних перевезень, яка б поєднувала у собі риси двох відомих моделей. Так, згідно «океанської» моделі українські порти могли б отримувати/вивозити вантажі з/до країн Азії, Америки, Океанії, а завдяки залізничному транспорту з'єднати українські порти майже зі всією сухопутною територією Євразії.

Результати досліджень свідчать, що за роки незалежності в Україні більш динамічно розвивалася «океанська» модель інтермодальних перевезень. При цьому до 2008 року спостерігався період дуже швидкого зростання, коли контейнерні термінали працювали на межі своїх потужностей. Світова фінансово-економічна криза, яка почалася у вересні 2008 року, призвела до різкого падіння обсягів інтермодальних перевезень на міжнародних терміналах та в Україні. Так, в лютому 2009 року падіння контейнерної переробки становило до 80%, якщо порівнювати з лютим 2008 року, а за рік переробка зменшилася на 65%. Після закінчення «гострої» фази кризи в Україні спостерігалося повільне зростання на ринку інтермодальних перевезень протягом приблизно 3 років – в середньому на 10-20% щорічно [3]. Проте вже в 2013 році відбулося деяке уповільнення зростання, однак Україна за підсумками року залишилася лідером на ринку інтермодальних перевезень Чорного моря.

В 2014 році Україна втратила позиції лідера, перемістившись за підсумками першого півріччя на друге місце. Так, тільки через порт Новоросійськ було перевезено на 50000 TEU (один TEU еквівалентний корисному об'єму стандартного контейнера довжиною 6,1 м. і шириною 2,44 м.) більше, ніж через всі термінали України разом узяті. За даними статистики контейнерна переробка України за 6 місяців 2014 р. склала приблизно 350000 TEU, контейнерообіг Новоросійська – майже 400 тисяч TEU. Згідно прогнозів експертів за 2014 рік через порти України буде обслуговано приблизно 700 тисяч TEU, через Новоросійськ – на 100000 TEU більше [4].

Серед головних чинників значного скорочення обсягів інтермодальних перевезень через Україну можна виділити суттєву девальвацію національної валюти, яка зменшила обсяги українського імпорту, та погіршення політико-економічних відносин з Росією, що скоротило обсяги російських вантажів, які перевозилися через територію України.

У такій ситуації Україна має приділити більше уваги розвитку «змішаної» моделі інтермодальних перевезень, зокрема за транзитними коридорами. Так, Україна вже є одним з організаторів контейнерного потягу «Зубр» (разом з Білоруссю, Латвією та Естонією) і потягів комбінованого транспорту «Вікінг» (з Білоруссю та Литвою). До проекту «Зубр» з 4 квітня 2012 приєдналася польська PKP LHS, а з 29 листопада – молдавська залізниця. До «Вікінг» з кінця 2012 року приєдналася Болгарія. Курсування потягу «Зубр» почалося в лютому 2009 року, а потягу «Вікінг» – ще в лютому 2003-го року [5].

Однак, зазначені маршрути поки ще користуються недостатньою увагою вантажовласників. Це, у першу чергу, пов'язано зі складнощами у перетині кордону та загалом з високим рівнем корупції та монополізації перевезень в Україні. Однак, можна сподіватись, що імплементація угоди з ЄС про асоційоване членство та зону вільної торгівлі сприятиме зменшенню перешкод у перетині кордонів, стимулюватиме початок реальних реформ по боротьбі з корупцією та демонополізації транспортної галузі в Україні, що призведе до впровадження ефективної «змішаної» моделі інтермодальних перевезень між Україною та іншими країнами Європи.

Список використаних джерел:

1. Климович Л., Шека Е. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики [Електронний ресурс] // Журнал международного права и международных отношений, 2012, № 1. – Режим доступу: http://evolutio.info/content/view/1938/235/

2. Колик А. В. К выбору модели интермодального логистического сервиса для национальной экономики // Логистика. – 2013, № 2. – С. 28-31.

3. Йеспер Педерсен. Контейнерный рынок Черноморья [Електронний ресурс] // Черноморский контейнерный саммит. Порты Украины, № 07 (139), 2014. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/3777.

Фарбота Г.Р.
студентка,
Національний авіаційний університет

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ РИНКУ ВІЙСЬКОВОГО АВІАБУДУВАННЯ ІНДІЇ

Поряд з світовими лідерами у сфері військового авіабудування, такими як США, Бразилія, країни ЄС, Росія; мають стрімкі темпами розвитку країни Азії та Індія. Передусім перспективним для розвитку авіабудування в цих країнах є наявність дешевої сировини та кваліфікованого ринку робочої сили. У майбутньому такі країни планують вийти на передові позицій у розвитку цієї галузі та співпрацювати з вже відомими світовими лідерами військового авіабудування.

Індія наголошує на зміні у державній політиці, що через 10-12 років, принаймні, половина від загального обсягу озброєнь і військової техніки в цій країні має бути вітчизняного виробництва. Такі цілі спрямовані на підтримку індійського військово-промислового комплексу (ВПК).

Індійські ВПС підготували всебічну довгострокову програму перспективного розвитку «Long Term Perspective Plan» (LTPP) до 2027 року з метою можливого протистояння з повітря усім прогнозованим загрозам. Уряд асигнує на це відповідні кошти. Амбітні завдання вирішуються при реалізації трьох основних програм: закупівлі нової авіатехніки для оновлення авіапарку, модернізації військової техніки і повного укомплектування авіаційних частин персоналом найвищого рівня і його безперервного навчання.